



Commune de Givisiez
Concept communal pour la mobilité
douce

Octobre 2012

SOMMAIRE

1. CONTEXTE		5
1.1 A quoi sert un concept communal de la mobilité douce ?	5	
1.2 Les enjeux	5	
1.3 Documents de base	6	
2. CONSTATS		9
2.1 Situation actuelle	9	
2.2 Les parcours principaux	13	
2.3 Projets de développement	15	
2.4 Inventaire	19	
2.5 Points forts – points faibles	19	
2.6 Objectifs généraux	21	
3. CONCEPT GENERAL DES CHEMINEMENTS POUR PIETONS		23
3.1 Buts et principes	23	
3.2 Détermination d'un réseau de cheminements piétonniers	25	
3.3 Hiérarchie des mesures, priorités	26	
3.4 Mesures	26	
4. CONCEPT GENERAL DU RESEAU CYCLABLE		27
4.1 Principes et objectifs	27	
4.2 Catégories d'usagers	28	
4.3 Réseau cyclable	29	
5. MESURES		30
5.1 Liste des mesures	30	
5.2 Fiches de mesures	34	

1. CONTEXTE

La commune de Givisiez a toujours été sensible à la problématique particulière des modes doux (MD) et dispose de nombreux aménagements et itinéraires spécifiques en faveur de ceux-ci. Ces mesures et aménagements ont été effectués au coup par coup, en fonction des opportunités, sans réelle vision globale.

Dans le cadre du projet d'agglomération, un effort particulier est mis sur le développement de la mobilité douce. La Commune de Givisiez, membre de l'agglomération fribourgeoise, est régulièrement sollicitée par l'Agglo, par les services de l'Etat ou par les communes voisines à propos des aménagements en faveur des modes doux sur son territoire. Pour donner suite à ces demandes de plus en plus fréquentes, elle a décidé de se doter d'un document de planification lui permettant d'une part d'établir un état des lieux de la situation actuelle, mais également de définir une vision globale et de fixer des objectifs à moyen et long termes.

Le but du présent document est donc de présenter un concept général des cheminements MD sur le territoire de la commune. Ce concept comprend :

- > les objectifs et la vision globale de ces aménagements
- > le tracé général des liaisons
- > la fonction générale de ces liaisons
- > le type de cheminements à réaliser
- > le degré d'urgence de la mise en œuvre de ces aménagements
- > la gestion des points de conflits ou d'accrochages avec le réseau routier (traversées, rencontres, interfaces).

1.1 A quoi sert un concept communal de la mobilité douce ?

Un concept communal de la mobilité douce permet de faire un état des lieux des aménagements existants et de définir les lignes directrices des aménagements futurs en matière de cheminements pour piétons et d'itinéraires cyclables. Il s'agit de proposer à terme un réseau continu, cohérent, dense, sûr et attractif de manière à encourager la mobilité douce à l'échelle communale et intercommunale. En effet, le vélo et la marche à pied sont des moyens de locomotion particulièrement adéquats au regard de la protection contre le bruit, l'assainissement de l'air, la sécurité et la lutte contre la sédentarité. Les déplacements visés concernent les relations inter quartiers, les liaisons avec les communes voisines, ainsi que la Ville de Fribourg, l'accès aux équipements publics et les promenades.

Il permet aux autorités communales de préciser les options prises dans le Plan directeur communal, de les étayer et de définir les actions concrètes à prendre sur le terrain.

1.2 Les enjeux

1.2.1 Sécurité et autonomie des usagers

Des rues sûres et agréables sont favorables à l'apprentissage de l'autonomie pour les jeunes, cela leur permet également de développer la connaissance de leur quartier, pour les plus grands de leur commune, de leurs voisins. Les déplacements en modes doux leur permettent d'apprendre à évaluer les distances, anticiper les dangers, ainsi que de s'initier aux règles de la circulation routière.

De même, un réseau de mobilité douce sûr et attractif permet aux personnes âgées de conserver leur autonomie et leur liberté de mouvement. C'est également un facteur d'équité et de convivialité, qui permet à chacun de se déplacer à moindre frais et qui renforce les liens entre les habitants.

1.2.2 Mobilité

Les déplacements en mobilité douce sont très performants pour les courtes distances. Pour les déplacements de moins de 1km, la marche à pied est plus rapide qu'un déplacement en voiture et pour les déplacements de moins de 3km, le vélo est le plus rapide des modes de déplacement.

Une augmentation de la part des déplacements en mobilité douce permet une réduction du trafic automobile, des embouteillages et ainsi améliore la mobilité en général. De plus les modes doux sont peu accidentogènes. Ils participent à l'amélioration de la sécurité routière.

1.2.3 Intermodalité

La marche à pied est la base de tout déplacement. Un réseau attractif permet un développement de l'intermodalité marche-bus, marche-train.

De même, le vélo présente un fort potentiel d'intermodalité : vélo-train, vélo-bus, mais aussi voiture-vélo (pliable). Pour les déplacements de longues distances, l'intermodalité vélo-train offre des temps de parcours attractifs. Le succès grandissant des vélos pliables en est la preuve.

Dans les secteurs où la mobilité douce est attractive, un 2^{ème} véhicule par ménage n'est pas nécessaire. Il peut être avantageusement remplacé par un vélo ou un abonnement TP.

1.2.4 Valorisation des espaces publics

Les modes doux ne sont pas gourmands en espace, les aménagements nécessaires peuvent être réalisés tout en préservant le patrimoine naturel et architectural des communes. Cela représente un enjeu urbanistique important. A ce titre, c'est un facteur essentiel pour l'image de nos villes.

Le rythme de déplacement étant lent, il offre un moyen de découverte du patrimoine culturel local. Il permet une synergie entre les différents acteurs de la rue (piétons, cyclistes, commerces et services de proximité). Les modes doux sont les moteurs d'une ville vivante.

Plus il y a de piétons dans une rue, un quartier, plus la sécurité y est grande. La mobilité douce est un facteur de sécurité en ville et dans les quartiers.

1.2.5 Santé publique

L'augmentation des transports individuels motorisés a pour conséquence une réduction des déplacements à pied ou à vélo. Par conséquent, une part de la population ne fait pas suffisamment d'activité physique. Le manque d'exercice accroît le risque de maladies cardiovasculaires, de cancer ou d'ostéoporose.

La mobilité douce permet une activité physique quotidienne, intégrée dans le rythme de la journée. Elle ne demande aucun investissement particulier et est accessible à tous. La marche à pied et le vélo sont des activités douces qui permettent de décompresser.

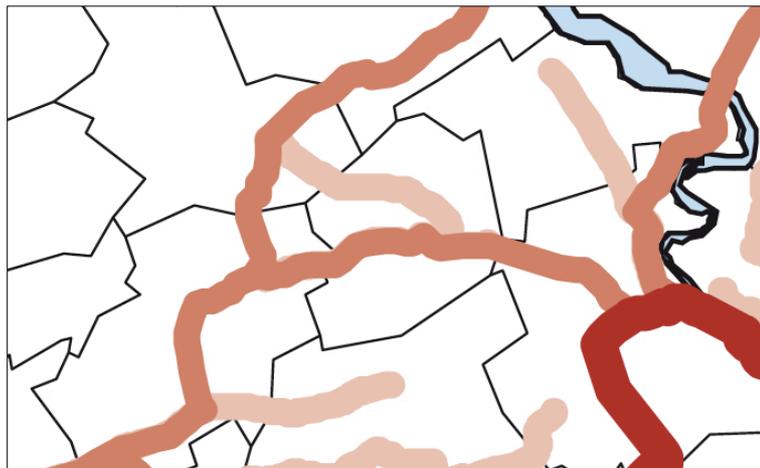
Les déplacements à pied et à vélo ne créent pas de nuisances, ils participent à la réduction de la pollution et du bruit.

1.3 Documents de base

1.3.1 Planification cantonale du réseau cyclable

La planification cantonale du réseau cyclable (PCRC) vise à mettre en place un réseau cyclable cohérent destiné au trafic pendulaire entre les localités (liaisons intercommunales), les deux-roues étant considérés comme moyen de déplacement. Elle définit ainsi la politique cantonale en matière d'aménagements cyclables.

Pour la commune de Givisiez, la PCRC détermine deux tronçons de catégorie A, soit ayant un très fort potentiel deux-roues. Il s'agit de la route de Belfaux entre Belfaux et Fribourg et de la route du Château d'Affry entre Corminboeuf et Givisiez.



Extrait du plan directeur cantonal : cyclotourisme

Légende

- Réseau national
- Réseau cantonal
- Tronçons intercommunaux du réseau cyclable



Extrait du plan cantonal : planification cyclable

Légende

- Catégorie A
- Catégorie B
- Catégorie C
- Catégorie D
- - - Réseaux de cyclotourisme

La PCRC est en cours de révision. Compte tenu du développement de Givisiez et de sa forte attractivité, une modification des catégories ou itinéraires dans le secteur est toutefois peu probable.

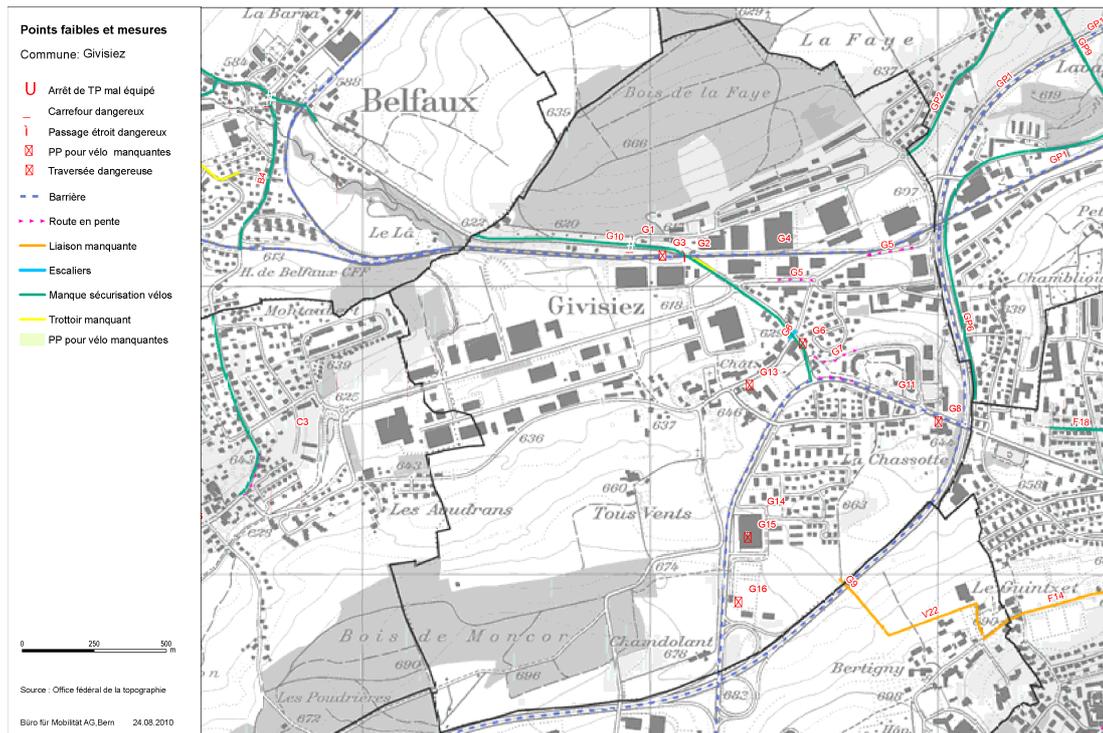
Deux fiches de tronçons de la planification cantonale concernent la commune de Givisiez.

La fiche de tronçon 1.13 traite de la route de Belfaux. Elle retient l'aménagement de bandes cyclables de Belfaux au giratoire de la Chassotte. Sur la commune de Belfaux, elles ont été aménagées alors que sur le territoire de Givisiez des mesures partielles ont été mises en œuvre dans le village et un itinéraire alternatif est proposé entre le carrefour de l'Épinay et la Chassotte.

La fiche de tronçon 1.14 traite de la route du Château d'Affry. Cette dernière a été réaménagée conformément aux recommandations du PCRC.

1.3.2 Plan directeur de l'agglomération

L'Agglomération de Fribourg a transmis à la Confédération son projet d'agglomération de 2^{ème} génération en décembre 2011. Les éléments concernant la mobilité douce ont été rendu publics en septembre 2010. Pour la commune de Givisiez, cette pré-étude avait retenus 20 mesures en faveurs des modes doux. Elles ont été reprises intégralement dans le concept communal.



Mesures du projet d'agglomération

1.3.3 Plan directeur communal

Le concept communal pour la mobilité douce est une pièce parmi un ensemble de documents qui s'articulent entre eux et assurent ainsi une continuité de la planification jusqu'à la réalisation au niveau communal.

Il reprend, complète et affine les éléments de planification déjà définis dans d'autres études, notamment :

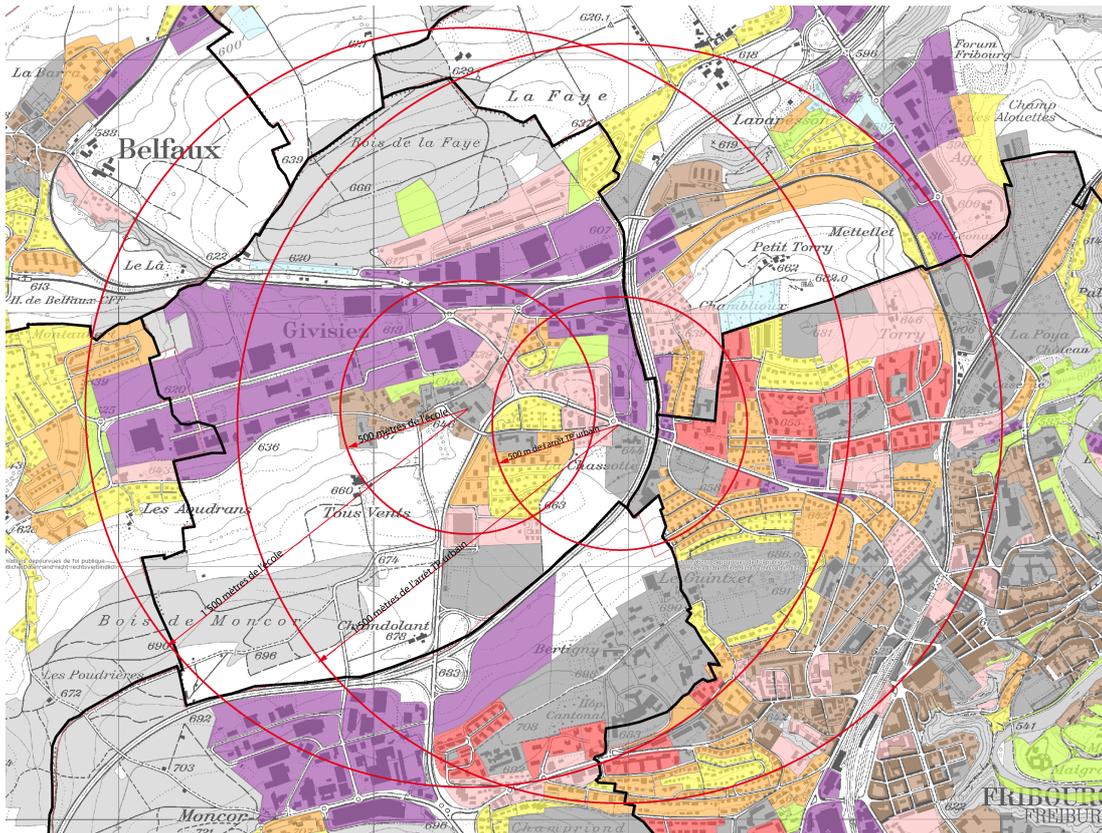
- > le plan d'aménagement local de la commune de Givisiez, 1997,
- > les plans d'aménagement de détail (PAD).

Lors de l'adaptation du plan d'aménagement local, les mesures de ce concept ont été intégrées aux réflexions

2. CONSTATS

2.1 Situation actuelle

La structure urbaine de la commune de Givisiez est très compacte. L'habitat et les services publics sont concentrés dans la partie sud de la commune, également à proximité des arrêts de transports publics urbains et de la ville de Fribourg. Cette concentration est favorable aux déplacements à pied et à vélo.



Rayon d'action à pied (300m) et à vélo (1.5 km) depuis l'école et l'arrêt de bus urbain de la Chassotte

Les zones d'activités et administratives concentrées dans la partie nord de la commune sont également proches des zones d'habitat. Leur situation géographique est propice aux déplacements en deux-roues que ce soit pour les pendulaires venant de Givisiez même ou des communes environnantes

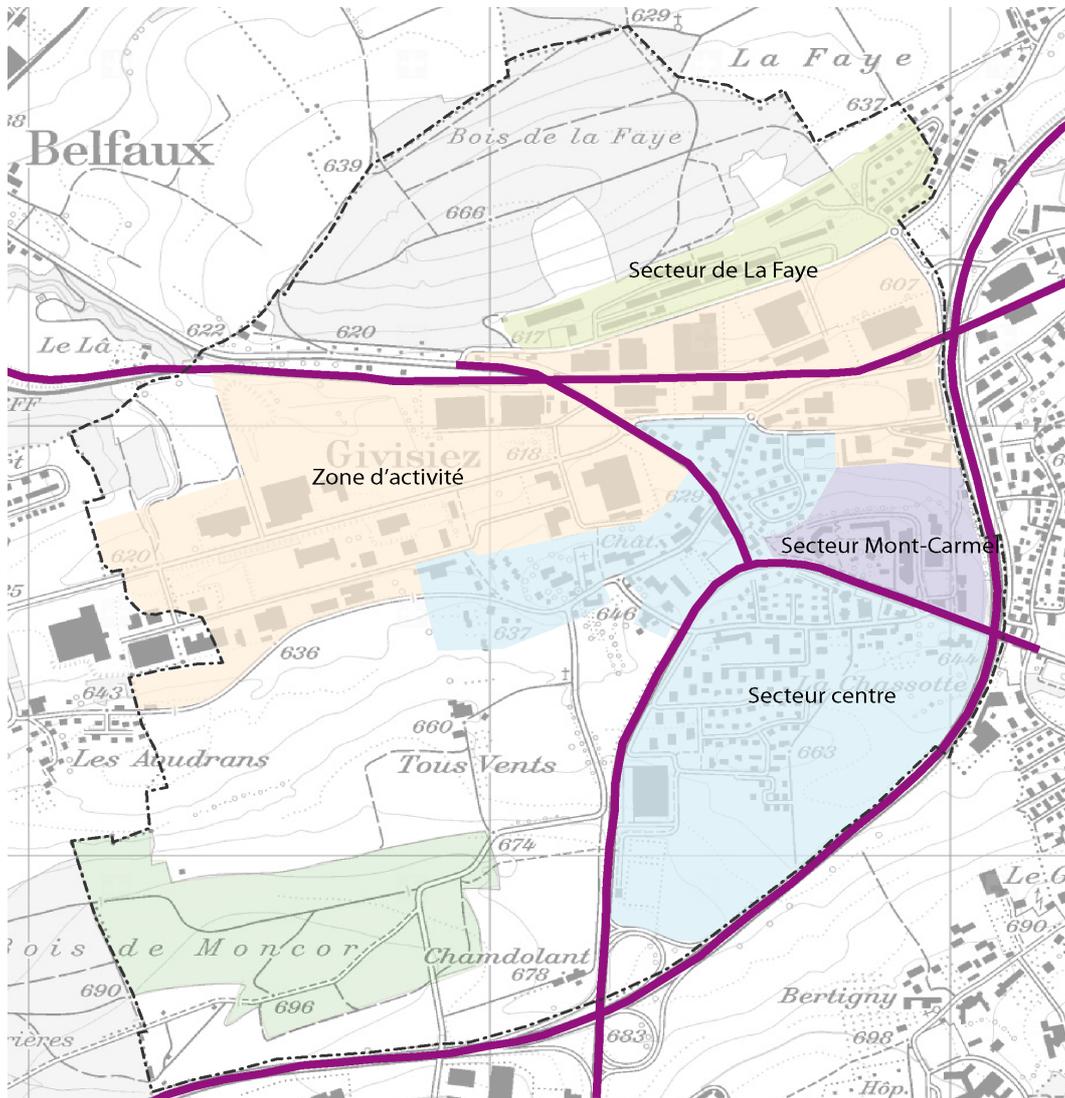
2.1.1 Structure territoriale

La commune de Givisiez a une superficie de 346 ha. et une population de 3'200 habitants. Elle abrite près de 3'700 postes de travail auprès d'environ 250 employeurs établis dans les zones industrielles et administratives.

Les axes de circulation qui traversent la commune (voie ferrée, rte de Belfaux, rte de la Chassotte) constituent des barrières pour la mobilité douce, dans la continuité des liaisons Nord-Sud et Est-Ouest, dont le franchissement doit être facilité et sécurisé.

De même, la A12 forme une limite difficilement franchissable vers les villes de Fribourg et Villars-sur-Glâne. Les points de passage existants et futurs doivent être accessibles aux modes doux et s'inscrire dans la continuité des itinéraires nord-sud.

Du point de vue de la morphologie, le territoire de la commune peut être découpé en 4 parties aux structures urbaines différenciées :



Structure urbaine et coupures importantes

- > Le secteur du centre est caractérisé par une structure urbaine de densité moyenne. Elle regroupe les principaux équipements publics et services à la population, ainsi que 57% de la population. Le fonctionnement de ce secteur est pénalisé par les coupures importantes de la route de la Chassotte et de la route de Belfaux. L'enjeu principal est d'assurer une accessibilité pour tous, aisée et sécurisée.
- > Le secteur de la zone d'activité du CIG accueille de nombreuses entreprises actives dans une grande diversité de domaines. L'enjeu principal est d'assurer des liaisons directes, sécurisées et attractives vers les communes avoisinantes et les arrêts de transports publics.
- > La zone administrative et le quartier Mont-Carmel sont caractérisés par une structure urbaine mixte constituée d'immeubles abritant des activités tertiaires et des habitants. Ce secteur bénéficie d'une bonne desserte par les transports publics en liaison avec la ville de Fribourg. L'enjeu principal est d'améliorer les relations vers le centre de la commune.
- > Au nord de la voie ferrée, le secteur de la Faye est un secteur mixte qui accueille aussi bien des entreprises que des services publics et des habitants. L'enjeu principal pour ce secteur est d'assurer sa connexion avec le secteur central de la commune et de garantir un accès sécurisé à l'école.

2.1.2 Réseau actuel

Les cheminements de mobilité douce sont généralement localisés le long des axes principaux et secondaires. Le trafic piéton est protégé par des trottoirs et seuls quelques axes n'en sont pas équipés. Le long des axes principaux, cela s'avère toutefois insuffisant pour garantir le confort des usagers.

Quelques tronçons sont aménagés pour les cyclistes. Les aménagements ne permettent toutefois pas d'assurer une continuité des itinéraires, ni localement, ni avec les communes voisines.

Des zones à vitesse modérée seront mises en place progressivement dans les zones résidentielles. Elles contribueront à la sécurisation des déplacements à pied et à vélo.

Des "points noirs" sont à relever, notamment aux intersections entre les différents modes de transport. De même l'autoroute, la semi-autoroute, la route de Belfaux et la voie de chemin de fer forment des barrières difficilement franchissables.

L'offre en stationnement pour les vélos est lacunaire.

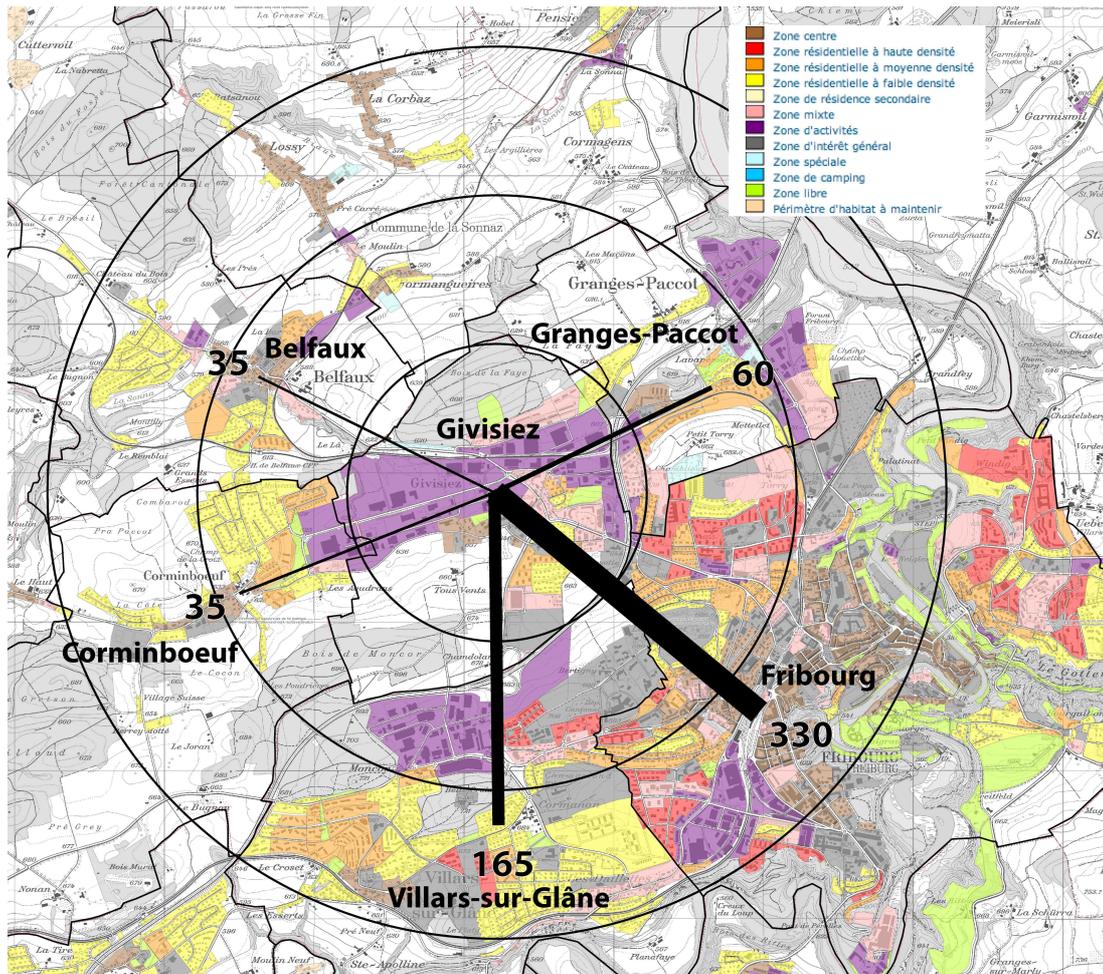
Les interfaces avec les transports publics ne favorisent pas l'intermodalité vélo/TP.

2.1.3 Potentiel de pendulaires (2000)

Le potentiel des déplacements pendulaires a été estimé sur la base des données du recensement 2000 et de la distance de déplacement.

Pour les personnes actives et les étudiants, les objectifs d'utilisation des modes doux ont été concrétisés sous la forme de courbes. Elles définissent, en fonction de la distance entre l'origine et la destination, le potentiel d'utilisation des modes doux.

Combinées aux statistiques pendulaires, elles permettent d'estimer le potentiel de déplacement en deux-roues pour les pendulaires entrants et sortants de la commune. La figure ci-dessous synthétise les résultats de cette analyse et schématise les directions préférentielles.



Potentiel deux-roues pour les déplacements pendulaires

2.1.4 Pôles générateurs de déplacements

En plus de la zone d'activité et de la zone administrative, la commune de Givisiez accueille de nombreux établissements publics d'importance locale ou régionale.

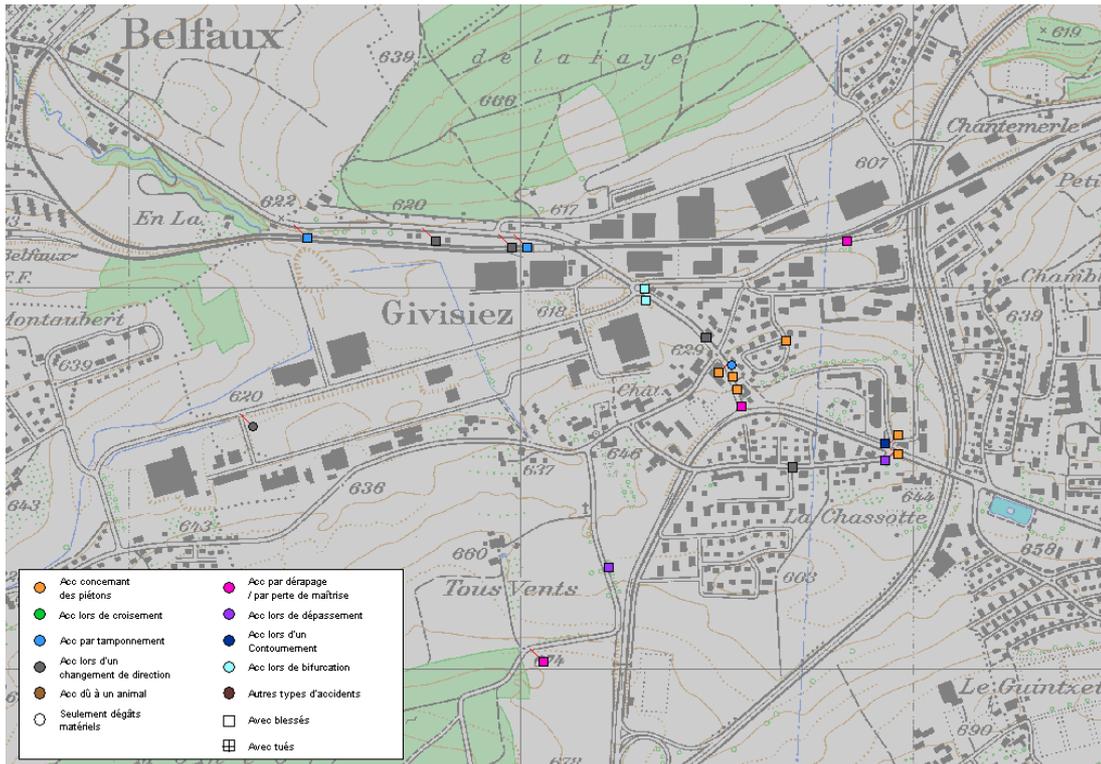
Le réseau de mobilité douce doit permettre aux usagers de rejoindre ces lieux à pied ou à vélo, par des itinéraires sûrs et attractifs.

2.1.5 Sécurité

Le recensement des accidents par la police cantonale montre que, durant ces cinq dernières années 2005-2010, 9 accidents ont concerné des piétons ou des deux-roues légers. En plus de ces derniers, 12 accidents impliquant des deux-roues motorisés ont été recensés. La figure ci-après permet de mettre en évidence que la majorité des accidents concernant les piétons (couleur orange) ont eu lieu dans le secteur de l'Escale ou du giratoire de la Chassotte et qu'ils ont tous fait des blessés (carrés), heureusement aucun décès n'est à déplorer.

Dans le cadre de l'étude Valtraloc, les statistiques des accidents entre 1999 et 2003 recensaient 2 accidents concernant des piétons dans ce secteur.

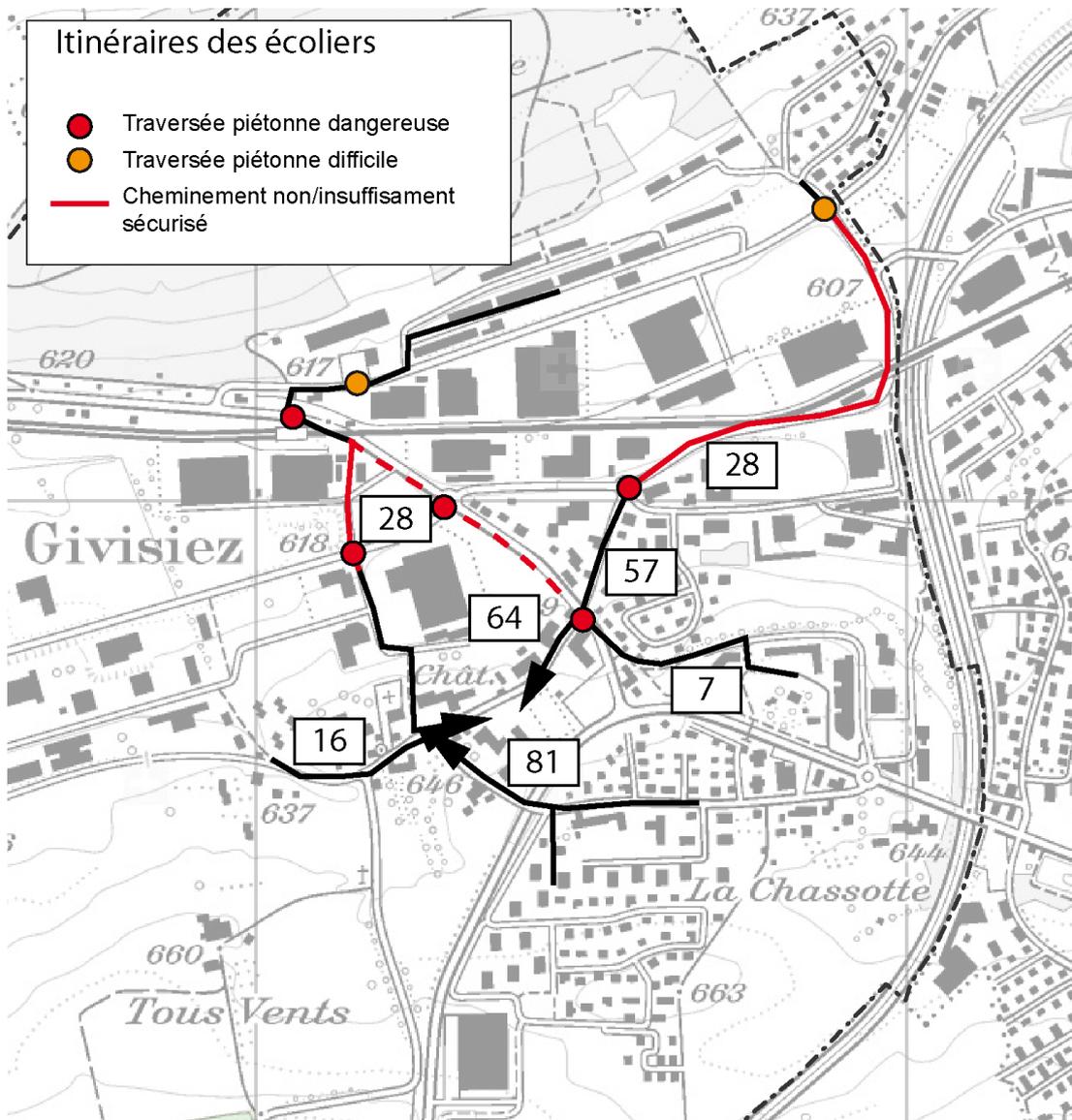
Il semble donc que l'aménagement actuel entre le giratoire de l'Epinais et de l'Escale ne soit pas suffisant pour garantir une perméabilité de la route de Belfaux sûre pour les piétons. En ce qui concerne les deux-roues, la mini-présélection offre la protection nécessaire, aucun accident concernant des deux-roues n'ayant eu lieu à cet endroit.



Accidents de la circulation concernant les deux-roues

2.2 Les parcours principaux

Le quartier de la Faye accueille quelque mille habitants, soit près du tiers de la population de Givisiez. Bien que la distance réelle (environ 1km) jusqu'au centre du village ne représente pas une difficulté particulière pour les enfants de ce quartier, le passage à niveau qu'ils doivent traverser et la route de Belfaux ou la route des Taconnets qu'ils doivent longer, participent à un sentiment général d'insécurité sur le chemin de l'école.



Nombre potentiel d'enfants par tronçon

Les principaux pôles de la vie locale sont concentrés dans le centre de la commune et le long de la route du Château d'Affry. Pour la majorité des habitants, les itinéraires piétonniers sont sécurisés et attractifs, néanmoins, pour les habitants du secteur de la Faye, les itinéraires existants sont peu attractifs.

2.3 Projets de développement

2.3.1 Couverture de la A12 – projet Chamblieux :

La couverture de la A12 permet la restructuration du secteur et le développement d'une zone mixte de services et de logements avec un potentiel pour 690 emplois et 450 habitants.



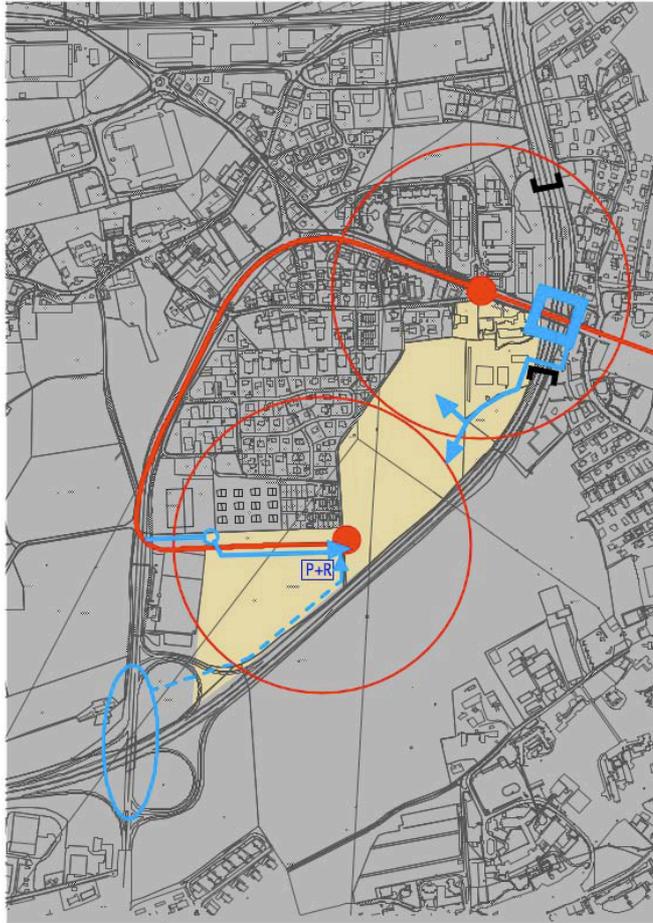
2.3.2 Secteur Chassotte - Corberayes - Fin Chandolan

Le secteur de la Chassotte est appelé à se développer encore au sud de la route de la Chassotte. Ce secteur est destiné à l'extension de la zone administrative.

Le futur quartier de Corberayes pourrait accueillir à terme environ 655 habitants et 855 emplois à proximité des TP.

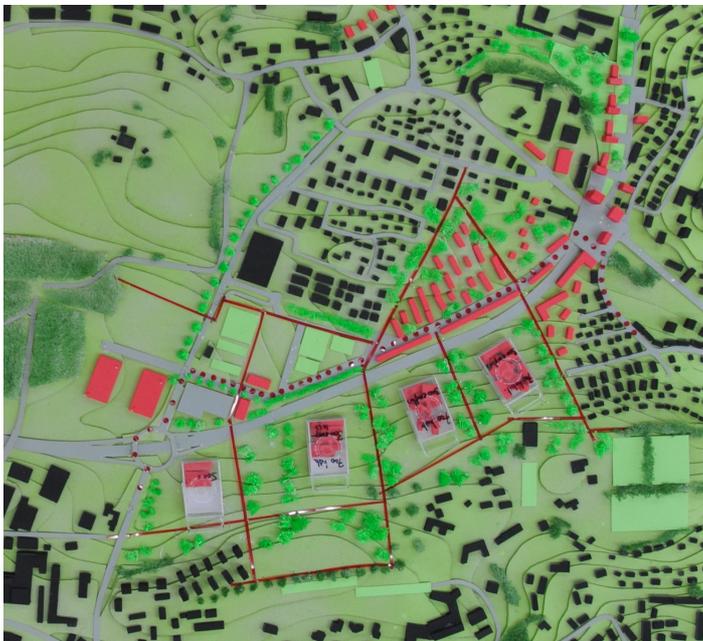
Le secteur de la Fin de Chandolan est destiné à la zone sportive de la commune. Il devrait accueillir à terme un parking d'échange en liaison avec la A12 et le prolongement de la ligne de bus n°3.

La valorisation de ces secteurs représente une opportunité de créer de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables vers Fribourg. De plus, l'élaboration de plans de quartiers permettra de garantir de bonnes conditions d'accessibilité piétons/vélos que ce soit vers le centre ou vers les communes voisines. Un MEP est en cours qui permettra de répondre à ces questions.



Conditions d'accessibilité

- Ligne de bus n° 3 prolongée (cadence : 15 min.)
- Raccordements prévus au réseau de transports individuels motorisés
- Arrêt de bus et rayon de 300 m
- ⊥ Couverture de l'autoroute A12
- Réaménagement du carrefour de la Chassotte
- Réaménagement de la jonction autoroutière Fribourg-Sud
- - Liaison possible liée au réaménagement de la jonction autoroutière



2.3.3 *Frange nord de la route de l'Epinay*

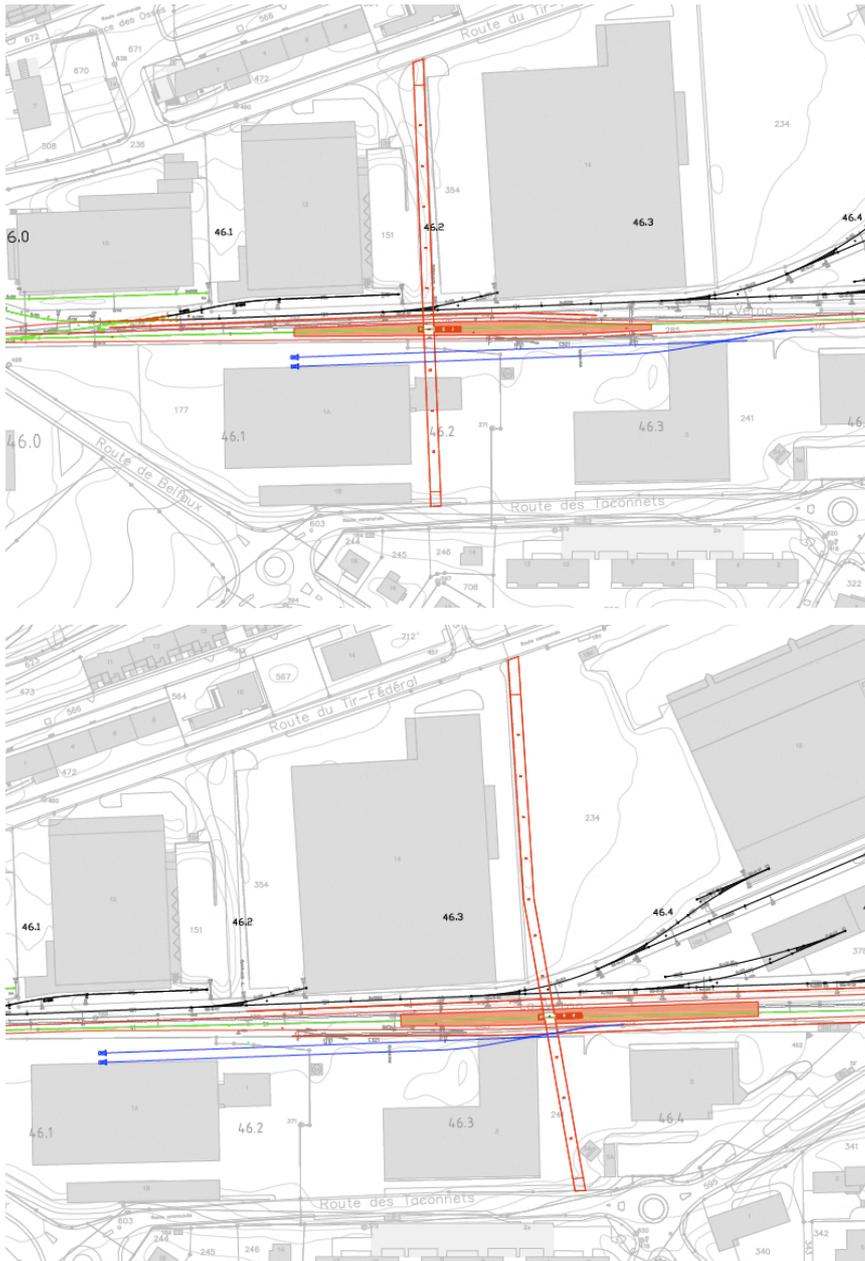
La résidence du Manoir prévoit d'étendre ses bâtiments. Dans ce cadre, une réflexion globale a été entreprise sur le secteur entre la route de l'Epinay et le CIG. Plusieurs liaisons de mobilité douce ont été incluses dans le concept, offrant ainsi des liaisons sécurisées et attractives à travers le secteur.



2.3.4 *Déplacement de la halte de chemin de fer*

La halte de Givisiez n'est actuellement pas desservie par les trains CFF pour des raisons d'alignement des voies et du quai. Dans le cadre de l'exploitation d'une ligne RER entre Fribourg et Morat, l'opportunité d'une modification de la halte est étudiée, notamment en déplaçant la halte en direction de Fribourg, soit de l'autre côté de la route de Belfaux. Différentes variantes sont à l'étude actuellement.

Des variantes étudiées, deux se démarquent. Elles offrent toutes deux des potentiels intéressants pour le développement d'itinéraires de mobilité douce entre la Faye et le centre de Givisiez, par la réalisation de passerelles sur la voie ferrée et à travers la zone d'activités.



Variantes d'implantation de la halte TPF-CFF avec passerelles pour la mobilité douce

2.3.5 Dépôts et ateliers pour les bus TPF

Les TPF étudient l'agrandissement de leurs dépôts et ateliers, ils envisagent de les déplacer dans le secteur du Recoulet, sur la commune de Givisiez. Le développement de cette zone aura un impact important sur les itinéraires MD de loisirs vers le Bois de Moncor.

2.4 Inventaire

Un inventaire des équipements et des aménagements existants en faveur de la mobilité douce a été fait. Il est représenté ci-après.

2.5 Points forts – points faibles

La mobilité douce dispose d'un fort potentiel de développement étant donné les conditions favorables (distances et topographie), aussi bien pour les déplacements internes à la commune que pour les déplacements pendulaires vers Fribourg ou vers la zone d'activités.

De nombreux itinéraires piétons ont été mis en place au gré des opportunités. Ils permettent de bonnes liaisons entre les quartiers au sud de la commune. Le secteur de la Faye reste isolé, séparé du reste de la commune par la voie ferrée et de la zone d'activités.

Plusieurs zones 30 ont été ou seront mises en place. Ces mesures sont favorables aux modes doux, améliorant la sécurité et favorisant la mixité d'usage des chaussées. De plus, le réaménagement du centre de village offre un cadre très agréable pour la mobilité douce.

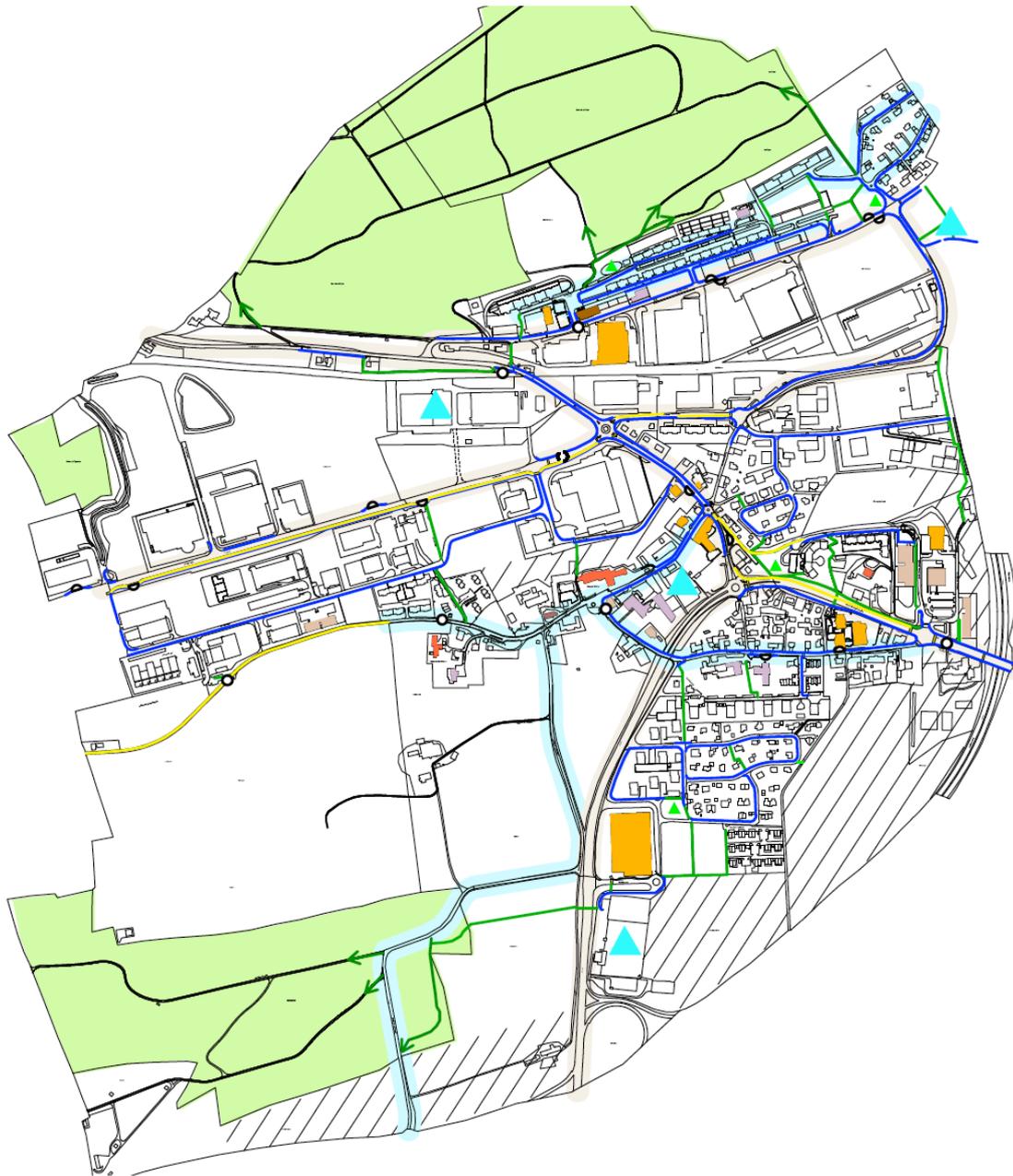
Sur les axes routiers principaux (route de Belfaux, route des Taconnets, route Jo-Siffert et route de la Chassotte), le trafic est prédominant et crée un fort sentiment d'insécurité.

Les liaisons intercommunales ne sont, en général, pas suffisamment sécurisées, à l'exception du chemin du Recoulet vers Villars-sur-Glâne et de la route du Château d'Affry vers Corminboeuf.

L'équipement des arrêts TP est satisfaisant pour les piétons. Toutefois aucune installation n'est prévue pour le stationnement des deux-roues favorisant l'intermodalité.

La qualité et la quantité des infrastructures de stationnement pour les vélos à proximité des lieux publics sont insuffisantes.

Une signalisation d'itinéraires piétons a été mise en place dans certains quartiers. Cette mesure doit être étendue à toute la commune et inclure des itinéraires vers les communes voisines. Un balisage identique n'existe pas pour les itinéraires deux-roues.



Equipements :

- Ecoles / Crèches
- Hôpitaux / Homes
- Commerces / Restaurants
- Administrations
- Equipements de culte / loisirs
- Equipements sportifs / loisirs
- Arrêts TP

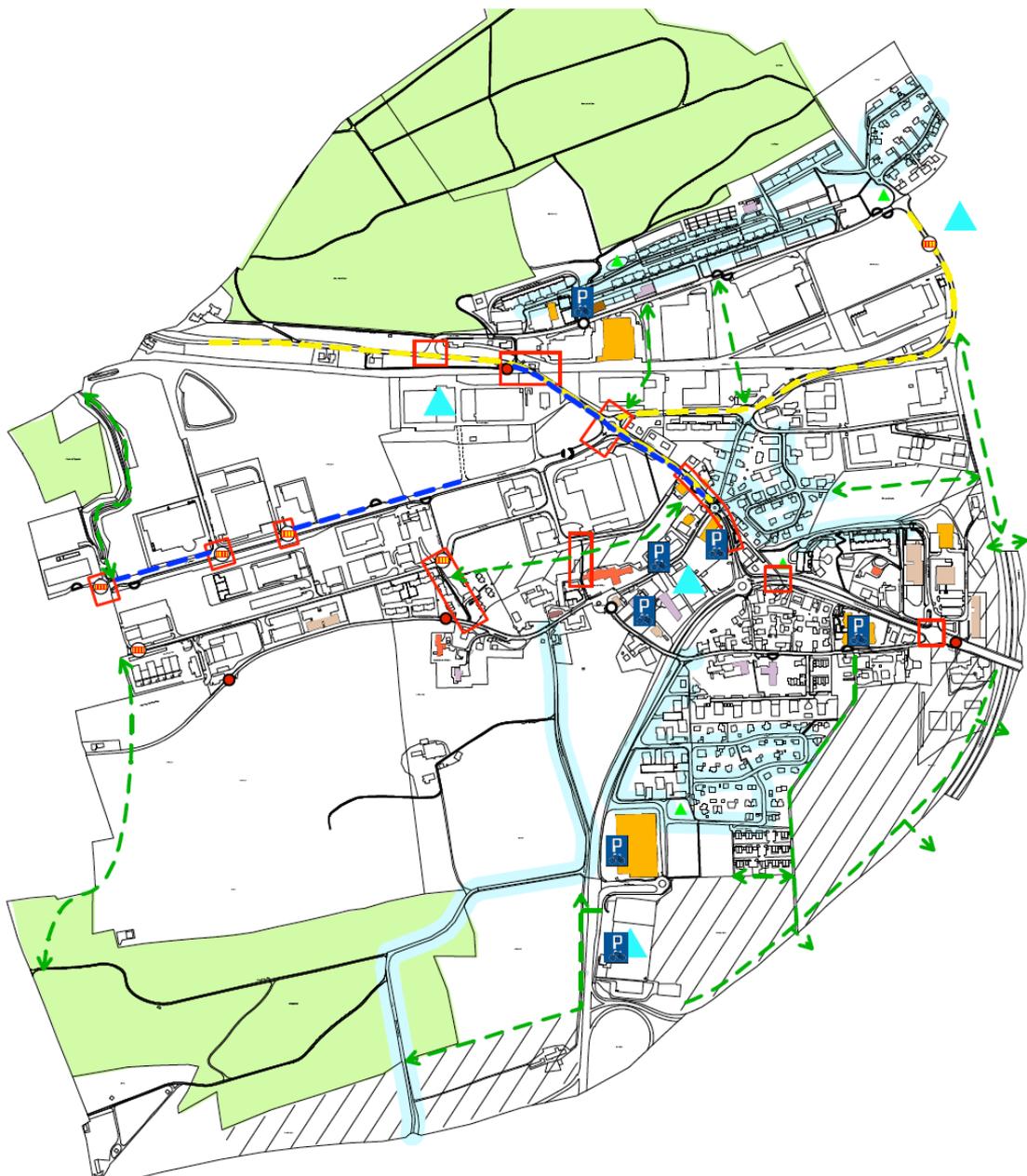
Inventaire :

- Zones de développement
- Réseau routier principal : routes avec trafic important
- Secteurs où la MD est globalement favorisée (zones 30 / Valtraloc / modération)
- Trottoirs existants
- Sites propres piétons existants
- Pistes / Bandes cyclables existantes
- Itinéraires de randonnée
- Passages piétons existants (à sécuriser ou non)

Inventaire, team + 2011

2.6 Objectifs généraux

- > Inciter les habitants et employés dans la commune à utiliser les modes doux pour leurs déplacements.
- > Offrir des cheminements piétons et deux-roues directs et sûrs entre les pôles d'attractivité de la commune.
- > Offrir des liaisons attractives et sûres pour les deux-roues vers les communes voisines.
- > Assurer des liaisons attractives pour les deux-roues vers les zones d'activités et administratives.
- > Assurer la perméabilité de la route de Belfaux aux modes doux dans le secteur de l'Escale.
- > Assurer l'intermodalité des déplacements par une offre en stationnement deux-roues à proximité des arrêts TP.
- > Faciliter le repérage et améliorer la signalisation des itinéraires.



Equipements :

- Ecoles / Crèches
- Hôpitaux / Homes
- Commerces / Restaurants
- Administrations
- Equipements de culte / loisirs
- Equipements sportifs / loisirs
- Arrêts TP

Mesures :

- Liaisons MD à créer ou améliorer
- Liaisons cyclables à sécuriser
- Liaisons piétonnes à sécuriser
- Traversées à sécuriser
- P Stationnement 2R
- Points critiques
- Intermodalité
- Zones 30

Mesures, team + 2011

3. CONCEPT GENERAL DES CHEMINEMENTS POUR PIETONS

3.1 Buts et principes

3.1.1 *La sécurité*

Les principaux usagers captifs de la marche à pied sont les enfants et les personnes âgées. Les cheminements piétonniers doivent donc être sécurisés que ce soit au niveau des aménagements eux-mêmes (par exemple en garantissant la visibilité des traversées piétonnes) ou au niveau de l'usage de l'espace public, en abaissant les vitesses. La notion de sécurité perçue et de confort est également très importante pour les usagers les plus vulnérables. Un effort particulier sur l'aspect qualitatif des aménagements devra être fait.

3.1.2 *La continuité*

Afin d'être attractif et utilisable par les usagers, un réseau piéton doit être continu et former un maillage fin, desservant la totalité du territoire. Le réseau peut être constitué de différents éléments tels que les trottoirs, les sentiers, les venelles, les jardins, les passages piétons, les passerelles.

La continuité spatiale n'est pas suffisante pour assurer la qualité d'un réseau. En effet de longs détours ou une traversée dans un carrefour dangereux ou perçu comme tel, peuvent fortement pénaliser l'attractivité d'un itinéraire.

3.1.3 *Le confort*

La sécurité perçue et le confort d'un itinéraire vont souvent de pair. Alors que la notion de sécurité est facile à déterminer, la notion de confort est nettement plus abstraite. En effet elle dépend de nombreux éléments : abaissement des trottoirs, éclairage, type de revêtement, obstacles (mobilier urbain, stationnement sur le trottoir), banc, arborisation, animation, ...

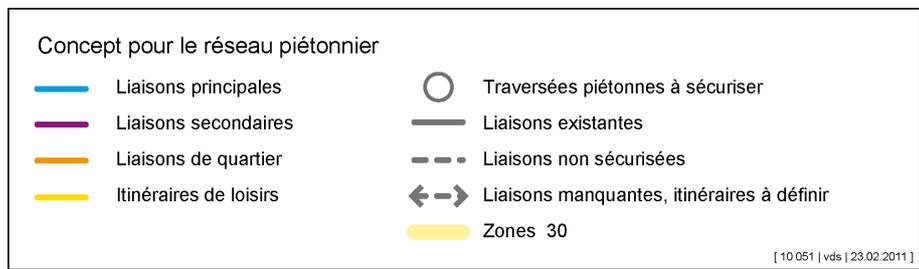
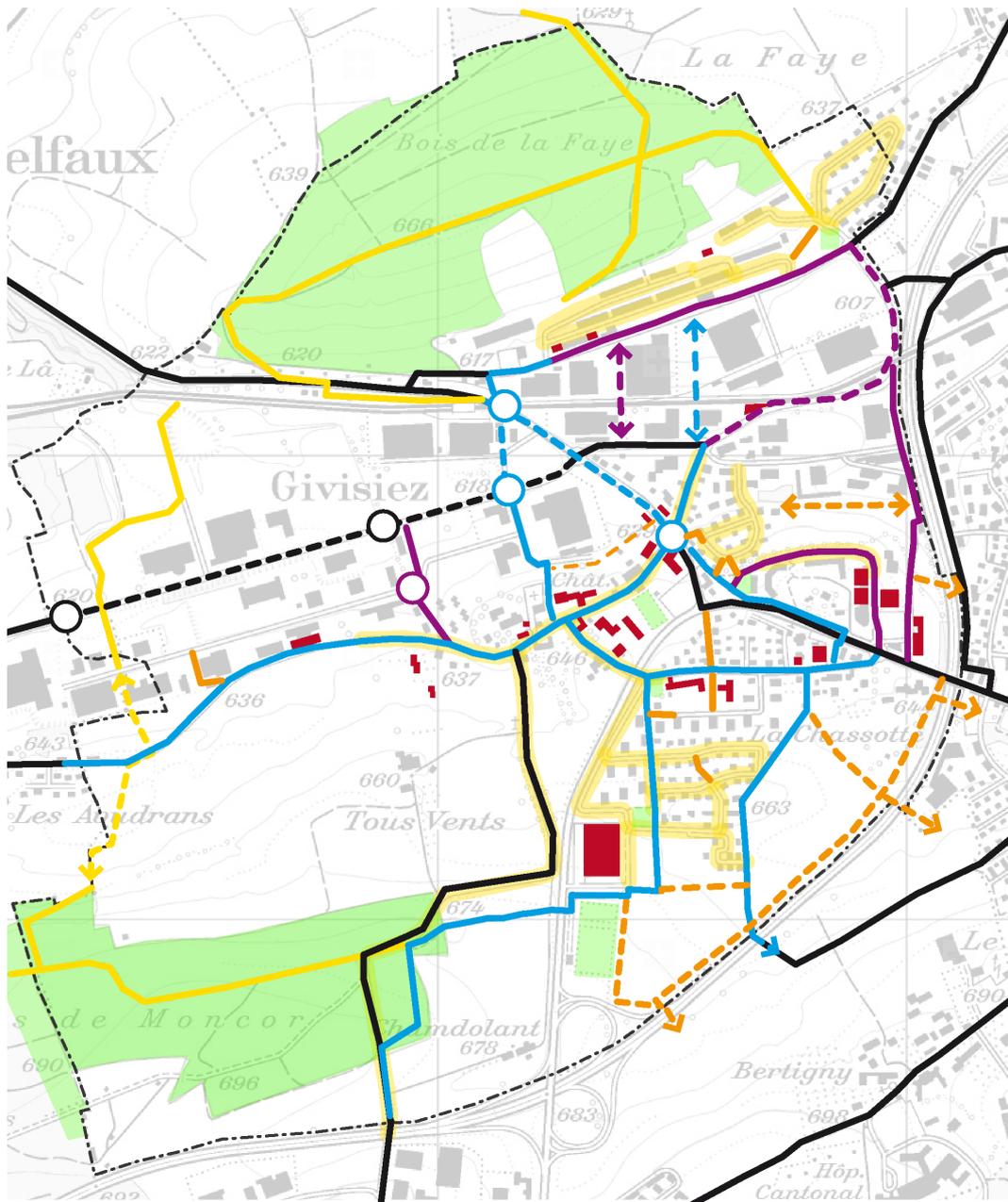
Dans le centre du village, des aménagements de qualité ont été réalisés. Une continuité dans la typologie et les matériaux est recommandée pour les futurs aménagements dans la commune.



Avant :
sensation d'enfermement

Après :
cheminement plus confortable et plus attractif,
sans modification de la largeur

3.2 Détermination d'un réseau de cheminements piétonniers



3.3 Hiérarchie des mesures, priorités

Les mesures prévues dans le concept communal pour la mobilité douce sont de natures très diverses : elles vont de la création de nouveaux itinéraires au réaménagement de traversées piétonnes. Leur mise en oeuvre peut dans certains cas être menée de manière autonome, alors que dans d'autres cas, cela doit être réalisé dans le cadre de projets plus importants. Il n'est dès lors pas aisé de hiérarchiser ces mesures.

Il importe surtout de saisir chaque opportunité pour appliquer les principes préconisés par le concept communal pour la mobilité douce. Dans cette optique, chaque PAD ou projet d'aménagement ou de construction devra être examiné en regard des objectifs et principes définis dans le présent concept communal pour la mobilité douce.

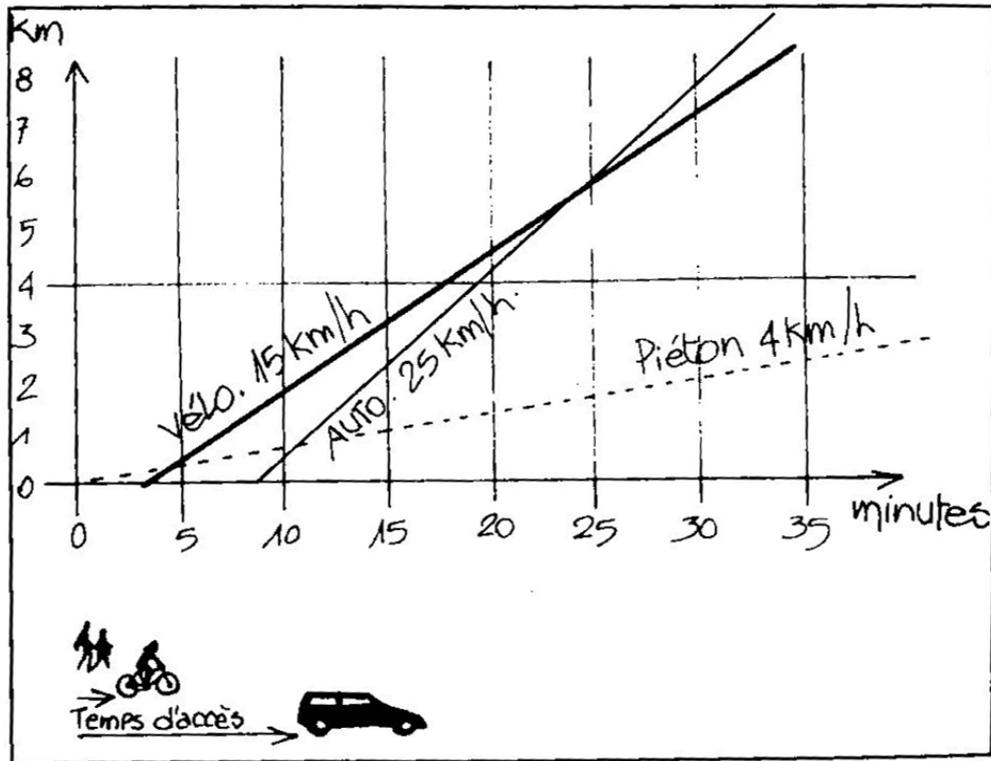
3.4 Mesures

Les mesures infrastructurelles en faveur des deux-roues et des piétons étant généralement liées, elles ont été regroupées dans le chapitre 5.

4. CONCEPT GENERAL DU RESEAU CYCLABLE

4.1 Principes et objectifs

Le vélo est un mode de déplacement rapide et efficace en milieu urbanisé. Il est le mode de transport le plus performant pour les déplacements de moins de 3 km.



Comparaison des temps de parcours en milieu urbain Cahier TEA n°8, Les voiries urbaines, EPFL

Le vélo constitue donc une réelle alternative à la voiture, en particulier pour les déplacements internes à Givisiez et vers les communes de Villars-sur-Glâne, Fribourg, Granges-Paccot et Corminboeuf.

Le vélo est également un mode de déplacement qui répond aux critères du développement durable. Il est :

- >écologique, sans pollution et silencieux,
- >économique (réduction des coûts liés aux transports et gain de surface et d'espace),
- >social (liens plus directs et conviviaux avec son environnement (ses voisins, sa ville, etc.).

L'objectif étant d'encourager le report modal notamment vers le vélo, cela nécessite donc l'amélioration et le développement des itinéraires cyclables sur le territoire communal pour offrir plus de visibilité au vélo et par là plus de légitimité.

4.1.1 La sécurité

Les déplacements en deux-roues sont perçus comme dangereux par les non-usagers. Afin d'encourager l'utilisation des deux-roues, des mesures de sécurisation des itinéraires doivent être prises, que ce soit par le marquage de pistes cyclables, la réalisation de bandes cyclables ou la signalisation d'itinéraires alternatifs ou en site propre.

4.1.2 Le vol et les déprédations

Le stationnement des deux-roues est une problématique généralement sous-estimée lors de la mise en place d'un réseau pour les deux-roues. Lors de la réalisation des installations de stationnement, il faut tenir compte du type d'usagers et adapter le système de support. Pour le stationnement de longue durée (logements, écoles, lieux de travail, arrêts TP) des installations abritées et permettant d'attacher le cadre doivent être recommandées. Pour le stationnement de courte durée, à proximité des commerces et lieux publics, des installations ouvertes (arceaux ou poteaux) permettent de répondre aux besoins.

4.2 Catégories d'usagers

L'usage du vélo correspond à des besoins différents selon les motifs de déplacements. Quatre types d'utilisation peuvent être identifiés :

4.2.1 Les déplacements pendulaires ou professionnels

Les itinéraires destinés aux déplacements quotidiens (travail, loisirs, achats et professionnels cyclo-messagerie) doivent permettre d'atteindre une destination rapidement. Les tracés doivent être aussi le plus directs possible. Le confort n'est pas un critère prépondérant pour ce type d'usagers, qui préfèrent généralement circuler sur les axes principaux.

4.2.2 Le chemin de l'école

Les enfants fréquentant l'école primaire et dans une moindre mesure le Cycle d'Orientation font partie de cette catégorie. Bien que l'usage du vélo puisse être quotidien, leurs besoins diffèrent légèrement du groupe précédent.

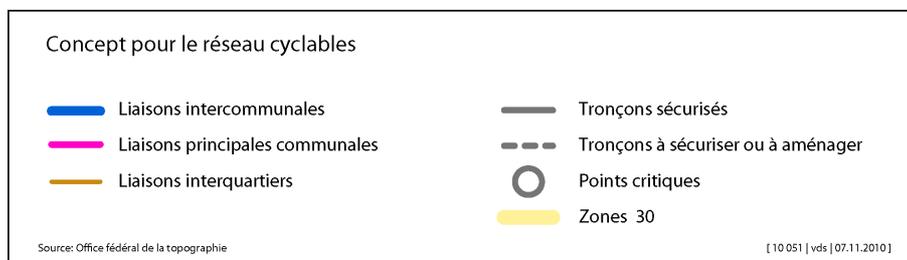
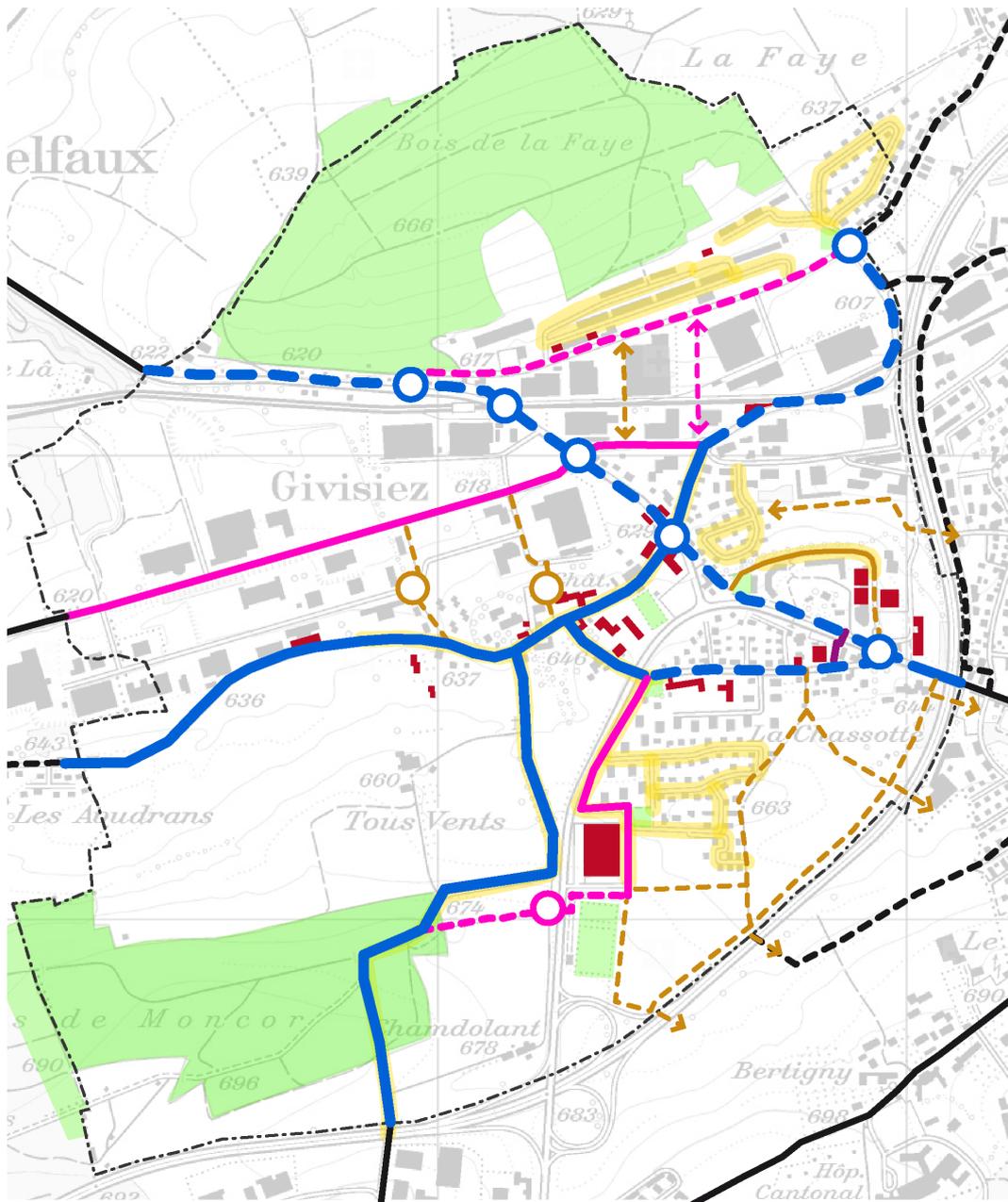
La sécurité de l'itinéraire est très importante pour ces usagers, des itinéraires d'évitement ou des itinéraires protégés sont indispensables et de légers détours sont admissibles.

4.2.3 Les loisirs

Les itinéraires destinés aux loisirs doivent permettre de parcourir un trajet, dans une situation de confort optimale. L'attrait de l'itinéraire est prépondérant alors que le chemin le plus court est secondaire.

Les usagers qui se déplacent à vélo dans le cadre de leurs loisirs sont généralement des familles ou des touristes. La sécurité et le confort des liaisons sont des facteurs déterminants pour ces usagers. Les itinéraires doivent être attrayants et la signalisation claire.

4.3 Réseau cyclable



5. MESURES

5.1 Liste des mesures

Le concept pour la mobilité douce de l'agglomération de Fribourg¹ retient 20 mesures sur le territoire de la commune de Givisiez. Ces mesures ont été développées ou réévaluées dans le cadre du concept communal pour la mobilité douce. Dans le projet d'Agglomération de 2^{ème} génération certaines de ces mesures ont été reprises, d'autres ont été ajoutées. Des mesures visant à améliorer la perméabilité aux modes doux de la zone d'activités ont été ajoutées dans le PA2 ; elles n'ont pas été traitées dans le détail lors de la réalisation de ce concept.

La liste des mesures figure dans les deux tableaux ci-après, le premier traitant des mesures infrastructurelles, le second traitant des mesures non infrastructurelles. Elles sont classées par type d'interventions : sécurisation, valorisation, continuité, signalisation et stationnement.

Les tableaux se présentent comme suit :

Colonne 1 : numéro de la mesure

Colonne 2 : type d'intervention

Colonne 3 : libellé de la mesure

Colonne 4 : coût estimé de la mesure

Colonne 5 : n° de la mesure Agglo Fribourg

Colonne 6 : coordination des mesures

¹ Concept pour la mobilité douce dans l'agglomération de Fribourg, büro für Mobilität AG, août 2010

5.1.1 Mesures infrastructurelles

N°	Catégorie	Mesures infrastructurelles	Coûts	Mesure PA 2	Coordination
S1	Sécurisation Valorisation	Réaménagement de la route de Belfaux		22.16	Déplacement de la halte de chemin de fer et modification du passage à niveau
S2	Sécurisation	Sécurisation des cheminements piétonniers vers les arrêts de bus			Mise en place de la ligne de bus
S3	Sécurisation	Réaménagement de la route du Tir-Fédéral			Réfection du revêtement
S4	Sécurisation	Réaménagement de la route des Taconnets	2'000.-	22.13	Réfection du revêtement
S4	Sécurisation	Amélioration de l'itinéraire sur la route de la Chassotte		22.11	
S5	Sécurisation	Réaménagement de la route Jo-Siffert			Exploitation ligne TP
S6	Sécurisation	Amélioration du chemin du Recoulet		42.2	
C1	Continuité	Réalisation de passerelles sur la A12	70'000.-	21.8	Développement du secteur Chassotte / Bertigny-ouest
C2	Continuité	Modification de la signalisation sur les passerelles existantes et leurs chemins d'accès passerelle de la Forêt passerelle de la Chapelle	1'000.- 1'000.-		
C3	Continuité	Réalisation d'une liaison La Faye – Taconnets		12.4 21.9	Déplacement de la halte de chemin de fer
C4	Continuité	Modification/renforcement de la signalisation en faveur des deux-roues a. rue Jo-Siffert b. route de la Chassotte c. sentier des Vaudois d. impasse des Lilas e. chemin du Tigulet	5'000.- 5'000.- 1'000.- 1'000.- 1'000.-		
C5	Continuité	Elargissement du chemin entre la passerelle de la Forêt et le Bois de Moncor			
C6	Continuité	Réalisation d'un cheminement pédestre Bois de Moncor – route André Piller			

N°	Catégorie	Mesures infrastructurelles	Coûts	Mesure PA 2	Coordination
C7	Continuité	Réalisation d'une liaison Fin-de-la Croix / sentier de la colline			Couverture de la A12
C8	Continuité	Réalisation de liaisons dans la Frange Nord de la route de l'Épinay			PAD Frange nord de l'Épinay
C9	Continuité	Mise en place de goulottes dans les escaliers a. Passage sous voie, carrefour de l'Épinay b. Chemin St-Laurent c. Accès sur Jo-Siffert			
St1	Stationnement	Mise en place de stationnement pour les deux-roues a. halte de chemin de fer b. centre sportif de Chandolan c. centre sportif de l'Épinay d. centre commercial PAM Le Marché Biolley e. centre commercial Jumbo f. école g. salle communale h. théâtre des Osses i. restaurants	5'000.- 20'000.- 5'000.- 10'000.- 20'000.- 20'000.- 5'000.- 15'000.-	21.1 23.4	
I2	Intermodalité	Mise en place de stationnement deux-roues à proximité des arrêts TP	5'000.-	23.1	

Certaines liaisons ont des caractéristiques particulières :

> **Le Recoulet**

Cette liaison ne présente pas une forte demande pour les deux-roues, mais elle est attractive et stratégiquement située entre le secteur résidentiel de Givisiez et la zone d'activité de Villars-sur-Glâne. De plus, elle offre une liaison vers le Bois de Moncor qui est appelé à jouer un rôle important comme zone de verdure et de loisirs. En l'aménageant en priorité, une continuité sécurisée pour les deux-roues serait assurée entre le secteur Chassotte et la commune de Villars-sur-Glâne.

> **Zones 30**

La mise en place de zones 30 dans la majorité des quartiers permettra de modérer le trafic et de ce fait offrir aux deux-roues légers de meilleures conditions de circulation. Seuls les axes qui ne seront pas intégrés dans une zone 30 feront l'objet de réflexions plus poussées dans le cadre de ce concept.

5.1.2 Mesures non infrastructurelles

N°	Type	Mesures non infrastructurelles	Coûts	Mesure PA2	Coordination
S7	Sécurisation	Formation à la sécurité routière dans les écoles			Police, Pro-Vélo
S8	Sécurisation	Cours de conduite vélo			Pro-vélo
S9	Sécurisation	Organisation d'un pédibus			APE
S10	Sécurisation	Organisation d'un vélobus (entre la Faye et l'école)			APE
I2	Intermodalité	Vélos en libre service	50'000.-	23.4	Agglo
I3	Intermodalité	Transport des vélos dans les TP régionaux et le RER			TPF, CFF
I4	Intermodalité	Subvention pour les vélos à assistance électrique			
G1	Guidage	Concept de guidage à travers la commune	10'000.-		
G2	Guidage	Plan cycliste : distance – temps			
G3	Guidage	Plan piéton : distance – temps			

5.2 Fiches de mesures

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce

Fiches des mesures

S1 – Route de Belfaux – Description générale

Rue concernée :

- > Route de Belfaux (rte cantonale)
- > TJM₂₀₀₅ : 11'900 véh/j

Mesure Agglo G10, G1, G2 :

- > Sécurisation et valorisation de l'axe d'entrée nord-ouest

Descriptif :

- > Sécurisation de la route de Belfaux
- > Création de pistes et bandes cyclables
- > Sécurisation des carrefours
- > Déclivité moyenne : 2.8% sur 450m

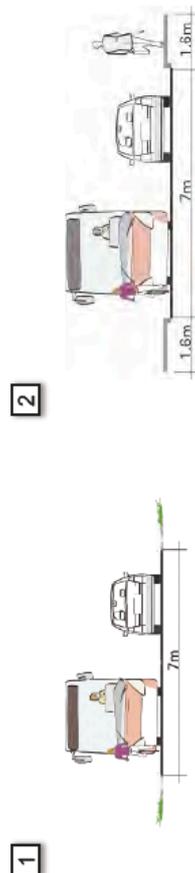
Priorité de réalisation

- > Prioritaire
- > Année : En même temps que le réaménagement routier

Tracé exact :



Profils actuels :



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S1 – Route de Belfaux – Description générale

Rue concernée :

- > Route de Belfaux (rte cantonale)
- > TJM₂₀₀₅ : 11'900 véh/j

Mesure Agglo G10, G1, G2 :

- > Sécurisation et valorisation de l'axe d'entrée nord-ouest

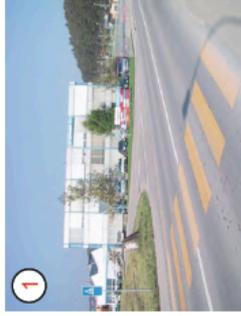
Descriptif :

- > Sécurisation de la route de Belfaux
- > Création de pistes et bandes cyclables
- > Sécurisation des carrefours
- > Déclivité moyenne : 2.8% sur 450m

Priorité de réalisation

- > Prioritaire
- > Année : En même temps que le réaménagement routier

Tracé exact :



Profils actuels :



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S2 – Route Jo-Siffert – Description générale

Rue concernée :

- > Rue Jo-Siffert (rte communale)
- > TJM₂₀₁₀ : 7000 v/j
- > Vitesse : 80km/h

Mesure Agglo :

- > Aucune

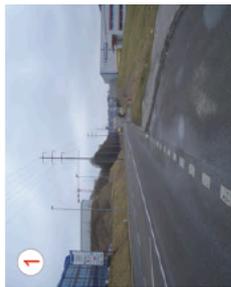
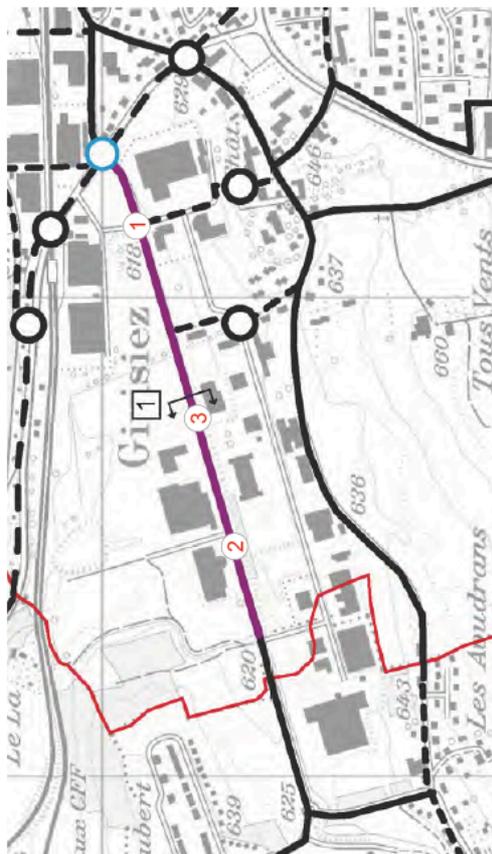
Descriptif :

- > Sécurisation des cheminements piétonniers vers les arrêts de transports publics
- > Sécurisation des carrefours et traversées piétonnes
- > Déclivité moyenne : 1.1% sur 0.8 km

Priorité de réalisation :

- > Prioritaire
- > Année : A coordonner avec la rénovation du revêtement routier et l'exploitation de la ligne TP

Tracé exact :



Profil actuel :



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S2 – Route Jo-Siffert – Aménagements à réaliser

Aménagements

- > Réduction de la largeur de la chaussée et réalisation d'une bande cyclable et d'un trottoir sur le domaine privé du côté nord



- > Mise en place d'une bande médiane et d'îlots de protection au droit des arrêts TP et des carrefours afin de faciliter les traversées piétonnes et les mouvements de tourner-à-gauche (aménagement type route du Tir-Fédéral)



- > Réalisation d'une expertise afin de réduire les vitesses à 60 km/h
- > Renforcement de la visibilité de la bande cyclable dans les carrefours par une coloration du revêtement

Contraintes foncières :

- > Emprises pour les trottoirs, côté nord.

Traitement de surface :

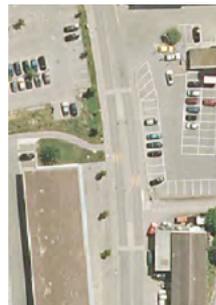
- > Revêtement bitumineux

Coût estimé par l'Agglo :

- > Pas estimé

Remarque :

- > Possibilité de conserver les bordures actuelles en négociant la réalisation du trottoir avec les propriétaires.



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S3 – Route du Tir Fédéral – Description générale

Rue concernée :

- > Route du Tir Fédéral (rte communale)
- > TJM₂₀₀₈ : 3'400 véh/j

Mesure Agglo :

- > Aucune

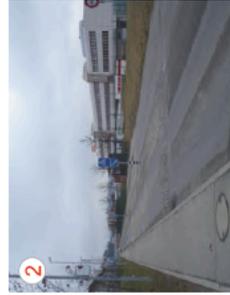
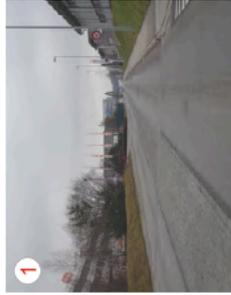
Descriptif :

- > Marquage de bandes cyclables
- > Déclivité moyenne : 1.1% sur 0.8 km

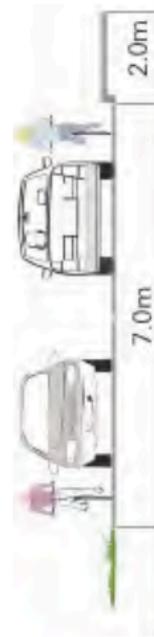
Priorité de réalisation :

- > Secondaire

Tracé exact :



Profil actuel :



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S3 – Route du Tir Fédéral – Aménagements à réaliser

Aménagements

- > Profils en travers types
Chaussée à voie centrale banalisée



Contraintes foncières :

- > Emprise de 50 cm côté sud de la chaussée

Traitement de surface :

- > Revêtement bitumineux

Coût estimé par l'Agglo :

- > Pas estimé

Remarque :

- > Possibilité de conserver les bordures actuelles en prévoyant une chaussée de 4,5 m.

Signalisation

- > Aucune

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S4 – Route des Taconnets – Description générale

Rue concernée :

- > Route des Taconnets (rte communale)
- > TJM₂₀₀₅ : 4'800 véh/j

Mesure Agglo G5 :

- > bande cyclable à la montée

Descriptif :

- > Marquage de bandes cyclables
- > Déclivité moyenne : 3% sur 0.5 km

Priorité de réalisation

- > Secondaire
- > Année : En même temps que le réaménagement routier

Tracé exact :



Profil actuel :

- [1] de la Verna à la route de Belfaux
- [2] du Tir Fédéral à la Verna



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S4 – Route des Taconnets – Aménagements à réaliser

Aménagements

- > Profils en travers types

Marquage d'une bande cyclable à la montée et réduction de la largeur de la chaussée pour les automobiles

2



- > A long terme

Dans le cadre de la couverture de la A12, le passage entre la route des Taconnets et la couverture de la voie devra être assuré et étudié de manière à offrir une liaison de qualité à travers le secteur en développement

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce

Fiches des mesures

S5 – Route de la Chassotte – Description générale

Rue concernée :

- > Route de la Chassotte (rte cantonale)
- > TJM₂₀₀₅ : 19'300 véh/j

Mesure Agglo G7, G11 :

- > Sécurisation de l'axe d'entrée nord-ouest

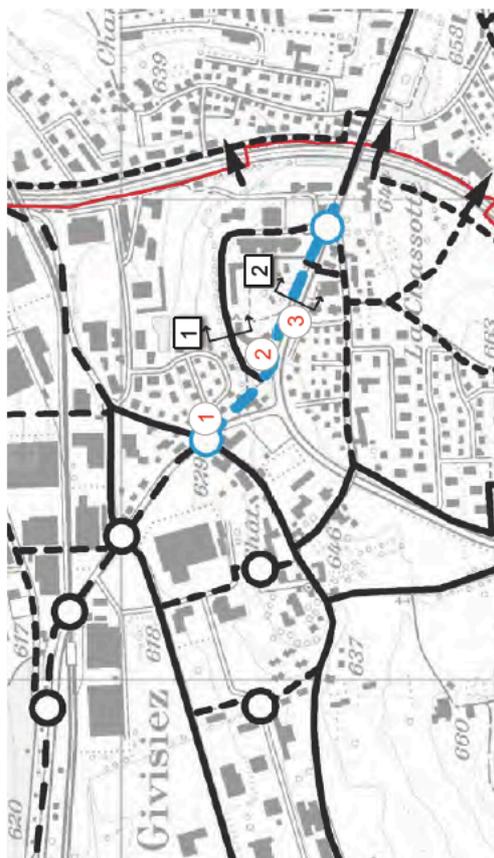
Descriptif :

- > Renforcer la signalisation
- > Renforcer le guidage pour les deux-roues
- > Déclivité moyenne : 4.2% sur 0.5 km

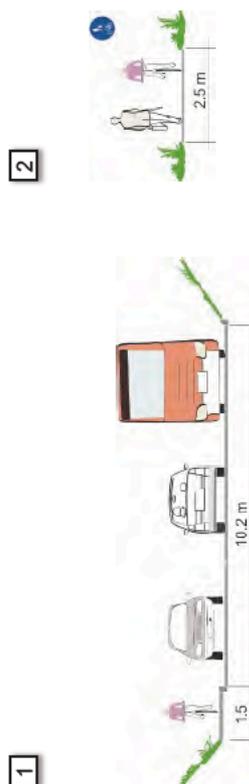
Priorité de réalisation

- > Prioritaire
- > Année : dès que possible

Tracé exact :



Profil actuel :



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S5 – Route de la Chassotte – Aménagements à réaliser

Aménagements type

- > Renforcement de la signalisation en faveur des deux-roues :
Avant



A la descente :

Après



- Contraintes foncières :**
 - > Aucune
- Traitement de surface :**
 - > Revêtement bitumineux
- Coût estimé par l'Agglo :**
 - > 7'000.-
- Remarque :**
 - > Aucune
- Signalisation :**
 - > OSR 2.63.1
 - > OSR 4.50.1

A la montée :



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S6 – Chemin du Recoulet

Rue concernée :

- > Chemin du Recoulet (rte communale)
- > TJM₂₀₀₅ : faible

Mesure Agglo :

- > Aucune

Descriptif :

- > Sécurisation
- > Déclivité moyenne : 4,5% sur 1 km

Priorité de réalisation

- > Secondaire
- > Année :
En coordination avec le projet de dépôt TPF

Conditions :

S'assurer que la sécurité et la continuité de l'itinéraire MD soient garanties dans le cadre du développement de ce secteur.

Conserver et renforcer le caractère bucolique de cette liaison



Contraintes foncières :

- > Aucune

Traitement de surface :

- > Revêtement bitumineux

Coût estimé par l'Agglo :

- > Pas estimé

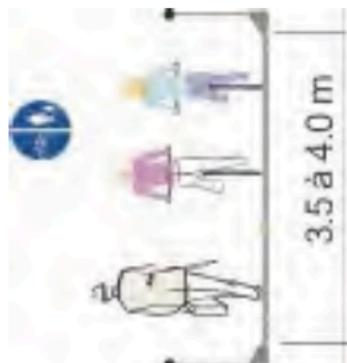
Remarque :

- > Aucune

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C1 – Réalisation de passerelles sur la A12

- Lieu concerné :**
- > Passerelle sur la A12
- Aménagements**
- > Profils en travers types pour les nouvelles passerelles



- Mesure Agglo :**
- > G9: Passage supérieur pour piétons
- Descriptif :**
- > Amélioration de la liaison entre le quartier de la Chassotte et Villars-sur-Glâne/Fribourg
 - > Continuité des itinéraires cyclables dans les quartiers

- Priorité de réalisation**
- > Secondaire
 - > Année : En coordination avec le développement de la Chassotte et de Bertigny-ouest

- Contraintes foncières :**
- > Aucune
- Traitement de surface :**
- > Revêtement bitumineux
- Cotit estimé par l'Agglo :**
- > 70'000 frs
- Remarque :**
- > Aucune
- Signalisation**
- > OSR 2.63

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C2 – Modification de la signalisation sur les passerelles existantes

Lieu concerné :

- > Passerelle de la Forêt
- > Passerelle de la Chapelle

Aménagements

- > Passerelle de la Forêt et passerelle de la Chapelle :

Modifier la signalisation actuelle afin d'autoriser le passage des deux-roues



Signalisation actuelle OSR 2.61



Nouvelle signalisation OSR 2.63

Mesure Agglo :

- > Aucune

Descriptif :

- > Assurer la continuité des itinéraires cyclables entre les quartiers

Priorité de réalisation

- > Secondaire
- > Année : dès que possible

Contraintes foncières :

- > Aucune

Traitement de surface :

- > Revêtement bitumineux

Coût estimé par l'Agglo :

- > Pas estimé

Remarque :

- > La signalisation peut être modifiée immédiatement

Signalisation

- > OSR 2.63

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C3 – Réalisation d'une liaison entre La Faye et la route des Tacconets

Rue concernée :

- > aucune

Mesure Agglo :

- > G4 : Création d'un passage inférieur pour piétons

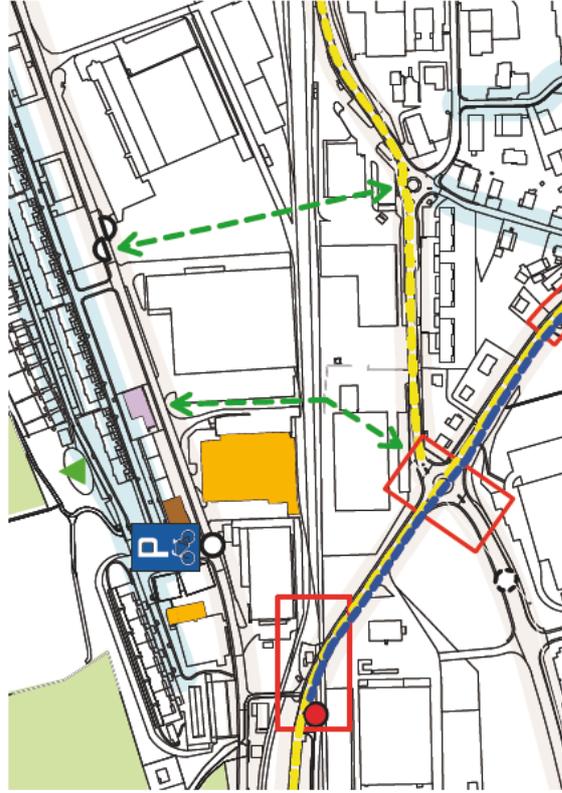
Descriptif :

- > Création d'une liaison MD entre le quartier de la Faye et le Village

Priorité de réalisation

- > Secondaire
- > Année : En coordination avec la déplacement de la halte TPF

Situation :



Contraintes foncières :

- > Négocier une servitude de passage

Traitement de surface :

- > A définir selon le tracé retenu

Coût estimé par l'Agglo :

- > Pas estimé

Remarque :

- > Profil type recommandé



- > Préférence sera donnée aux variantes en passarelle, afin de réduire les pentes.

Mesure :

- > Création d'un passage sur ou sous les voies de chemin de fer et à travers les CIG 1 et CIG2 en faveur des modes doux.
- > Itinéraire à étudier en liaison avec le déplacement de la halte TPF/CFF
- > Etudier la possibilité d'une liaison directe passant également au-dessus la route de la Verma

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C4 – Renforcement de la signalisation en faveur des deux-roues

<p>Lieu concerné :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Rue Jo-Siffert > Route de la Chassotte > Chemin du Tiguelet > Chemin St-Laurent > Sentier des Vaudois > Impasse des Lilas <p>Mesure Agglo :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Aucune <p>Descriptif :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Renforcement de la signalisation <p>Priorité de réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> > Secondaire 	<p>Mesures</p> <ul style="list-style-type: none"> > Pistes cyclables et espaces partagés Mise en place et renforcement de la signalisation par du marquage au sol et des signaux routiers 	<p>Contraintes foncières :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Aucune <p>Traitement de surface :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Aucun <p>Coût estimé par l'Agglo :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Pas estimé <p>Remarque :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Aucune <p>Signalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> > OSR 2.60 > OSR 2.63 > OSR 2.63.1
		<p>OSR 2.60</p> <p>OSR 2.63</p> <p>OSR 2.63.1</p> <p>marquage au sol</p>
	<ul style="list-style-type: none"> > Cheminement piétonniers : Chemin du Tiguelet par exemple > Supprimer les barrières en chicane > Ajouter une signalisation OSR 2.63 	

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C5 – Passerelle de la Forêt et le Bois de Moncor

Lieu concerné :
> Recoulet

Mesure Agglo :
> Aucune

Descriptif :
> Amélioration de l'itinéraire

Priorité de réalisation
> Secondaire

Mesures

> Réaménagement du chemin entre la passerelle de la Forêt et le Bois de Moncor

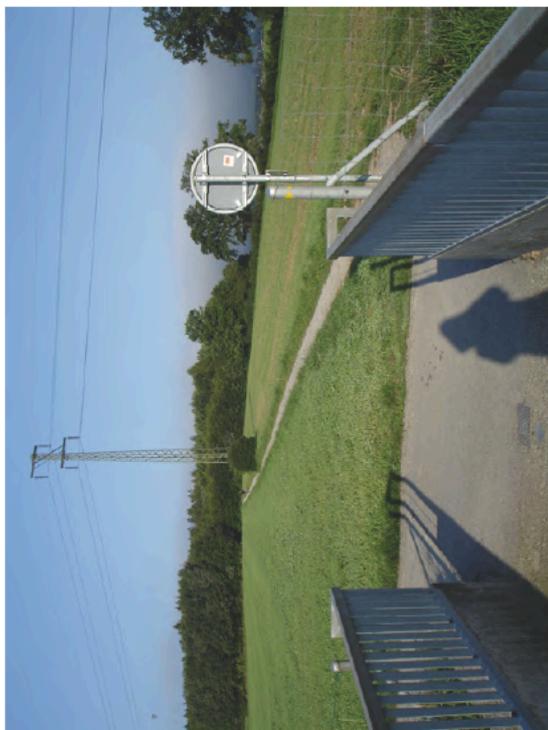
Contraintes foncières :
> Aucune

Traitement de surface :
> Gravier stabilisé

Coût estimé par l'Agglo :
> Pas estimé

Remarque :
> A coordonner avec le projet de dépôts TPF au Recoulet

Signalisation :
> OSR 2.63



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C6 – Cheminement entre le Bois de Moncor et le CIG

Lieu concerné :
> Les Avudrans
> En Crausaz

Mesure Agglo :
> Aucune

Descriptif :
> Création d'une liaison
pédestre entre le Bois de
Moncor et la route André
Piller

Priorité de réalisation
> Secondaire

Mesures

> Réalisation d'un nouvel itinéraire de loisirs



Contraintes foncières :
> Pas définies

Traitement de surface :
> Gravier stabilisé

Coût estimé par l'Agglo :
> Pas estimé

Remarque :
> Garantir la continuité à
travers la zone d'activités
et la liaison avec le
sentier du Tiguelet
> A coordonner avec le
projet d'urbanisation

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C7 – Mise en place de goulottes dans les escaliers

Lieux concernés :

- > Passage sous la route de Belfaux
- > Escalier du chemin St-Laurent
- > Quartier de la Faye

Mesure Agglo :

- > Aucune

Descriptif :

- > Améliorer la continuité des itinéraires cyclables en facilitant le passage des escaliers aux deux-roues

Priorité de réalisation

- > Secondaire

Aménagements

> **Escaliers**

Mise en place de goulottes pour faciliter le passage des vélos dans les escaliers



Contraintes foncières :

- > Aucune

Coût estimé par l'Agglo :

- > Pas estimé

Remarque :

- > Aucune

Mise en place d'une signalisation particulière



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C8 – Liaisons MD dans les zones de développement

- Secteurs concernés :**
- > Chassotte
 - > Fin de Chandolan
 - > Chandolan
 - > Frange nord du Manoir
 - > Couverture de la A12

- Descriptif :**
- > Création de nouvelle liaison de mobilité douce

- Priorité de réalisation :**
- > Secondaire
 - > Année :
En coordination avec les projets de développement

Profils type :



- Contraintes foncières :**
- > Pas déterminées

- Coût estimé par l'Agglo :**
- > Pas estimé

- Remarque :**
- > Dans le cadre des PAD, prévoir des aménagements en faveur des MD, soit le long des axes TIM, soit en site propre.

Signalisation

- > Piste cyclable et chemin pour piétons, avec partage de l'aire de circulation (signal OSR 2.63)
- > Piste cyclable et chemin pour piétons, sans partage de l'aire de circulation (signal OSR 2.63.1)

Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

C9 – Concept de guidage à travers la commune

Lieu concerné :
 > Tout le territoire communal

Mesure Agglo :
 > G14-G19 : Améliorer la signalisation destinée aux modes doux

Descriptif :

> Amélioration du guidage et fléchage des itinéraires MD

Priorité de réalisation

> Prioritaire

Mesures

> Indicateur de direction OSR



OSR 2.50

> Fléchage communal :

Coût estimé par l'Agglo :

> 20'000 frs

Remarque :

> Aucune

Signalisation

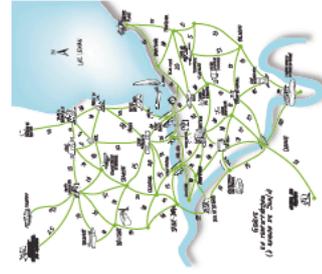
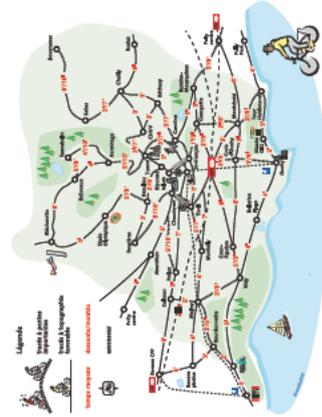
> OSR 2.50

> OSR 2.51



OSR 2.50.5

> Carte à l'usage de la population / employés :



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

S1 – Mise en place de stationnement pour les deux-roues – Description générale

Sites concernés :

- > Arrêts de bus
- > Centre sportif de Chandolan
- > Centre sportif de l'Epinay
- > Centre commercial Biolley
- > Ecole primaire
- > Théâtre des Oses
- > Restaurants
- > Salle communale

Mesure Agglo :

- > G3, G8, G13, G15

Descriptif :

- > Mise en place de stationnement pour les deux-roues

Priorité de réalisation

- > Secondaire
- > Année : 2015-2016

Aménagements souhaitable

- Accès sûr et direct depuis le réseau routier ou liaisons MD
- Proche des entrées
- Visible depuis le domaine public et éclairé
- Toit et protection contre le vol

Valeurs indicatives pour les besoins :

- Commerces : 2 places par 100 m² de surface de vente
- Ecole primaire : 2 places pour 10 élèves ou enseignants
- Ecole supérieure : 3 places pour 10 élèves, 2 places pour 10 enseignants
- Restaurants : 2 places pour 10 places assises et 2 places pour 10 employés
- Eglise : 1 place pour 20 places assises
- Centre sportif : 4 places pour 10 places de vestiaire
- Théâtre : 1 place pour 10 places assises

Arrêts TP : voir fiche suivante

Contraintes foncières :

- > Aucune

Coût estimé par l'Agglo :

- > 1'000 frs/places

Remarque :

- > Aucune



Commune de Givisiez – Plan directeur de la mobilité douce Fiches des mesures

I1 – Aménagement des arrêts TP afin de favoriser l'intermodalité

Sites concernées :

- > Arrêts de bus urbains
- > Arrêts de bus régionaux
- > Halte TPF / CFF

Mesure Agglo :

- > G3

Descriptif :

- > Mise en place de stationnement pour les vélos à proximité des arrêts de transports publics

Priorité de réalisation

- > Secondaire
- > En coordination avec le projet de déplacement de la halte TPF

Agencement souhaitable :

Accès sûr et direct depuis le réseau routier ou liaisons MD
Proche des quais ou de la zone d'arrêt
Visible depuis le domaine public et éclairé
Toit et protection contre le vol

Valeurs indicatives pour les besoins :

5 places par arrêt sur les lignes régionales
2 places pour 10 usagers sur les lignes urbaines

Contraintes foncières :

- > Pas déterminées

Coût estimé par l'Agglo :

- > 1'000 frs/place

Remarque :

- > Aucune



Commune de Givisiez
Concept communal pour la mobilité douce

Véronique de Sepibus, ing. EPFL

Bulle, le 1 octobre 2012

>team+